

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1146/03-04號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 交通事務委員會會議紀要

日 期：2004年1月30日(星期五)  
時 間：下午3時(在內務委員會訂於同日下午2時30分舉行的會議結束後隨即開始)  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)  
鄭家富議員(副主席)  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
陳國強議員, JP  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
劉炳章議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP  
石禮謙議員, JP  
黃成智議員

### 出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
葉李杏怡女士

運輸署總工程師／新界西  
李欣明先生

路政署總工程師／主要工程  
李大鈞先生

### **參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
葉李杏怡女士

運輸署高級工程師／車輛安全  
曾文瑋先生

機電工程署助理署長／氣體及一般法例  
黎偉雄先生

機電工程署高級工程師／一般法例  
周厚強先生

### **參與議程第VI項的討論**

環境運輸及工務局副秘書長  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
陳子敬先生

律政司高級政府律師  
張永良先生

署理海事處助理處長  
廖漢波先生

海事處海事服務部總經理  
黎禹華先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級議會秘書(1)5  
歐詠琴女士

議會事務助理5  
鄭維賢小姐

**I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)863/03-04號文件 —— 2003年12月19日  
會議的紀要)

2003年12月19日會議的紀要獲得確認通過。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)669/03-04(01)號文件 —— 政府當局所  
提交“有關  
使用屯門渡  
輪碼頭部分  
地方以營辦  
跨境客運渡  
輪服務的租  
約”的資料  
文件；及

立法會CB(1)658/03-04(01)號文件 —— 當值議員轉  
交處理的事  
項：關於規  
管車輛車頭  
燈及車尾燈  
燈光強度及  
設計的意見  
書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

**III. 2004年2月27日下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)848/03-04(01)號文件 —— 待議事項一  
覽表；及

立法會CB(1)848/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一  
覽表)

3. 委員同意在2004年2月27日舉行的下次會議，討論政府當局所提出有關“速度限制檢討進度報告”的事項。關於在事務委員會的工作規劃中，原本與政府當局商定於2004年2月27日會議上討論，有關“城巴有限公司／世界第一巴士服務有限公司的服務重組計劃”的事項，委員察悉政府當局現建議押後至收到兩間公司任何涉及更改巴士網絡的建議後，才討論有關事項。

4. 主席表示委員倘擬就2004年2月27日會議提出任何擬議討論事項，可於會後將有關建議送交秘書。

#### IV. 深港西部通道及后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響

(立法會CB(1)848/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及

立法會CB(1)848/03-04(04)號文件 —— 屯門區議會交通及運輸委員會主席提交的意見書)

5. 委員察悉屯門區議會交通及運輸委員會主席就此事提交的意見書(立法會CB(1)848/03-04(04)號文件)。

6. 主席表示政府當局有關此議項及隨後的議項的討論文件，均是在會議舉行前不久才備妥供委員參閱。他籲請政府當局確保適時提交事務委員會的討論文件，以供委員參閱。

7. 環境運輸及工務局副秘書長就未能及早提交政府當局的文件致歉。她繼而闡述政府當局所提交文件(立法會CB(1)848/03-04(03)號文件)的要點。該文件載述深港西部通道及后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響，以及政府當局就改善屯門公路交通流量而進行研究的各個方案。

8. 譚耀宗議員察悉按照有關建議，政府當局只是依靠改善現有公路基建設施，即元朗公路、青山公路及屯門公路，來應付預計有所增加的需求。他一方面籲請政府當局及早實施該等改善工程，但卻認為此等措施只可暫時紓緩交通擠塞的情況。因此，政府當局應未雨綢繆，認真考慮興建新的運輸基建設施，例如十號幹線及屯門西繞道，以應付長遠的交通需求。

9. 何俊仁議員表示，委員曾一再籲請政府當局因應深港西部通道及后海灣幹線將於2005年通車，而就屯門公路制訂有效的交通改道安排，但政府當局提交的文件卻未有提及任何有關此方面的新進展，他對此表示極度失望。他重申，地區人士對於政府當局建議就新界西北現有道路網絡進行的改善工程是否有效感到懷疑，並強調當局有需要承諾興建額外的基礎設施，以及致力與三號幹線(郊野公園段)有限公司(下稱“三號幹線公司”)進行磋商，藉以改善屯門的交通流量。

10. 主席贊同其他委員提出的關注，認為政府當局與三號幹線公司就屯門公路車輛分流至三號幹線的措施所進行的磋商工作缺乏進展，並強調此事實刻不容緩，因為深港西部通道及后海灣幹線快將在2005年啟用。因此，政府當局有責任訂出工作計劃，優先解決所涉及的問題。

11. 劉健儀議員亦指出，儘管政府當局先前就深港西部通道及后海灣幹線工程計劃提交撥款申請時，曾承諾就屯門公路訂定有效的交通改道措施，可是當局既未有積極與三號幹線公司進行商討，亦沒有加緊就興建東行連接路，作為連接后海灣幹線與現有道路系統的另一通道作出規劃，她對此深表失望。她提述政府當局在所提交文件的第17段聲稱，自2002年7月開始為掛接重型貨車提供收費優惠的安排已取得“成功”，她對政府當局為此事感到自滿特別提出關注，因為據她所知，有關的優惠是由三號幹線公司主動提供，而並非該公司與政府當局進行磋商所取得的成果。此外，有關安排只能把每日行走三號幹線的車流增加約300架次的掛接重型貨車。劉議員強調有迫切需要達到將屯門公路的交通分流至其他道路的目的，從而保障屯門居民的利益，並認為政府當局在興建東行連接路及與三號幹線公司進行磋商此兩方面，均應作出更實質的努力。

12. 何鍾泰議員亦質疑政府當局是否有誠意努力解決屯門公路交通負荷過重的問題。鑒於各條策略性跨境通道(包括深港西部通道、后海灣幹線及港珠澳大橋)即將落成啟用，他強調政府當局必須盡快研究興建各項輔助基礎設施(如東行連接路及十號幹線)的整體規劃，以應付區內道路網絡不斷增加的交通負荷。

13. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，根據政府當局所作預測，深港西部通道及后海灣幹線在2006年的每日交通流量將為28 000架次車輛，其行車量將於落成啟用後的最初數年逐步增加。當中有部分車輛來自落馬洲通道，它們現時已使用屯門公路。此外，預期大部分來自深港西部通道／后海灣幹線的貨運車輛均會使用三號幹線。因此，當局預計屯門公路的每日交通流量只會輕微增加約6 000架次。儘管如此，政府當局現正研究實施資料文件第7段所載的一系列改善工程，以提高屯門公路市中心段的交通處理量。展望將來，屯門公路重建及改善工程將可大幅提高屯門公路的容車量。

14. 環境運輸及工務局副秘書長補充，考慮到新界西北及大嶼山多項規劃中及現正進行的主要工程，包括深港西部通道、后海灣幹線及港珠澳大橋所帶來的影響，政府當局現正進行一項整體檢討，評估在新界西北及大嶼山進行運輸基建發展的長遠需要。政府當局的下一步是展開該項檢討的第二部分工作，並於2004年6月向事務委員會匯報有關進展。環境運輸及工務局副秘書長向委員保證，在深港西部通道及后海灣幹線於2005年通車後至2011年的一段時間內，政府當局會密切監察有關情況，並在現有網絡的容車量達致飽和前制訂及實施所需的改善措施。

15. 環境運輸及工務局副秘書長回應委員對政府當局與三號幹線公司進行的磋商的關注時表示，雙方仍在探討是否可以透過減低收費或提供收費優惠，達到將屯門公路的車輛分流至其他道路的目的。正如三號幹線公司為掛接重型貨車提供收費優惠的措施所顯示，有關安排可達致營辦商及公眾雙贏的局面。她補充，雖然每日行走三號幹線的掛接重型貨車數量僅增加了約300架次，但此增幅已佔該類車輛的40%。

16. 環境運輸及工務局副秘書長亦籲請委員理解，磋商過程殊不簡單，因為當中涉及私營公司的商業運作。現時就收費優惠進行的商討是否取得結果，在很大程度上視乎三號幹線公司對三號幹線日後的交通流量預測，以及因而導致的財政影響如何作出考量。此等考量會因應不同的經濟環境而出現轉變，特別是當經濟呈現復甦的跡象時。她察悉委員對有必要加快磋商過程的關注，但強調如就磋商工作設定期限，將對政府當局在有關討論中所持的立場不利。儘管如此，她答允如政府當局認為繼續與該公司進行商討已再無任何用處，即會向事務委員會作出匯報。

17. 關於興建東行連接路一事，環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局一直認為，東行連接路能否有效導引駕車人士使用三號幹線，很大程度上將視乎三號幹線的收費水平。除非調低三號幹線的收費水平，否則經東行連接路使用三號幹線的駕車人士數目將極為有限。政府當局會視乎與三號幹線公司就提供收費優惠進行磋商的所得結果，就興建東行連接路以便將車輛分流至三號幹線一事的未來路向作出決定。

18. 劉健儀議員察悉政府當局所作的解釋，但她表示當局曾在有關的財務委員會會議席上，承諾在諮詢規劃署後，就委員屬意的路線方案4進行詳細的可行性研究。儘管目前仍未就東行連接路的未來路向作出任何決

政府當局 定，但她認為政府當局有責任向委員匯報該項研究的結果。環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局將於會後向事務委員會作出書面回應。

19. 主席指出，對於政府當局聲稱新界西北的現有策略性道路(包括屯門公路)可應付深港西部通道及后海灣幹線所帶來的額外需求，委員及地區人士一再表示有所保留。因此，在深港西部通道及后海灣幹線即將於2005年通車的情況下，他不同意政府當局與三號幹線公司進行的磋商工作應無限期拖延下去。

20. 何俊仁議員就此表達了類似的關注，並認為政府當局最低限度應訂定若干應變措施，以備與三號幹線公司進行的磋商無法取得任何成果時採用。

21. 劉健儀議員認為，政府當局應切實評估有關情況，並訂定有助三號幹線公司提供收費優惠的建議，例如可否延長其專營期以換取該公司提供收費優惠，從而達到將屯門公路的車輛分流至其他道路的目的。

22. 由於深港西部通道及后海灣幹線的通車日期，與屯門公路重建及改善工程的完工日期出現差距，因此，何鍾泰議員促請政府當局積極研究可更充分利用三號幹線紓緩屯門公路交通情況的措施。

23. 陳偉業議員批評政府當局未有在新界西北提供足夠的輔助基建設施，以應付深港西部通道及后海灣幹線通車所帶來的額外交通流量。因此，區內居民須忍受屯門公路不可接受的交通擠塞情況。雖然陳議員認為不宜就現正進行的磋商工作設定任何時限，但他促請政府當局訂定後備計劃，以備雙方無法達成任何協議時採用。在此方面，他詢問政府當局會否打算在屯門公路交通負荷過重的情況超出可接受的水平時，考慮基於公眾利益的理由購入三號幹線的擁有權。為此，他詢問政府當局會否在現階段開始就所涉及的相關法律事宜進行研究。

24. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，購入三號幹線擁有權的建議涉及巨額公帑，以及龐大的非經常及經常開支。以政府目前的財政狀況而言，當局在短期以至中期內均不會考慮此方案。然而，陳偉業議員不贊成政府當局排除採取此做法的可能性，因為此舉可為三號幹線公司造成壓力，促使其在有關討論中採取較合作的態度。

25. 環境運輸及工務局副秘書長回應譚耀宗議員時表示，由於西鐵剛於2003年12月啟用，加上其間有不少公眾假期及學校假期，因此，現時評估西鐵通車對屯門公路交通流量所造成的影響，實屬言之過早。政府當局會在確立日常的交通及運輸需求模式後檢討有關情況。

26. 陳偉業議員要求政府當局闡述在屯門公路市中心段進行的改善工程。路政署總工程師／主要工程回應時表示，政府當局現正考慮擴闊屯門公路市中心段近青田路的路段，以增加該處的容車量及紓緩早上繁忙時間的交通情況。當局現正就此項擴闊工程及其他相關工程的可行性進行初步評估，預計評估工作將於2004年4月完成。環境運輸及工務局副秘書長補充，政府當局將於2004年4月就屯門公路重建及改善工程向事務委員會作出匯報。因應委員提出的要求，政府當局會在2004年4月完成初步評估工作後，提供有關屯門公路市中心段擬議改善工程的詳細資料，包括工程計劃的範圍、實施時間表及圖則，以及預期達致的交通效益。

政府當局

27. 主席在總結有關討論時表示，委員對於政府當局在處理此事方面缺乏進展普遍感到不滿，因為當局仍未能提出有效而具體的措施，以便因應深港西部通道及后海灣幹線即將於2005年啟用，而達到使屯門公路的車輛分流至其他道路的目的。委員要求政府當局於2004年6月再就此事向事務委員會作出匯報。政府當局尤其須匯報其與三號幹線公司就提供收費優惠進行磋商的進展、就興建東行連接路作出的規劃，以及將會在屯門公路市中心段進行的改善工程。

政府當局

## V. 擬議的車輛維修業規管計劃

(立法會CB(1)848/03-04(05)號文件——政府當局提交的資料文件)

28. 環境運輸及工務局副秘書長簡介政府當局就擬議的車輛維修業規管計劃所提交的文件(立法會CB(1)848/03-04(05)號文件)。該計劃包括屬自願性質的車輛維修技工註冊計劃，以及就車輛維修工場訂定的工作守則。

29. 委員察悉下列由劉健儀議員轉交，各車輛維修業協會就此事提交的意見書：

- (a) 香港汽車修理同業商會及環保汽車維修同業聯會2004年1月30日聯署提交的意見書；及



- (b) 香港汽車工業學會2004年1月30日的意見書。

(會後補註：上述意見書已於會議席上提交，並於其後分別隨立法會CB(1)919/03-04(01)及(02)號文件送交委員。)

### 擬議的車輛維修技工註冊計劃

30. 劉健儀議員表示，根據上述3個主要車輛維修業協會在其提交的意見書中所述，業界普遍認為應以強制方式實施車輛維修技工的註冊計劃。她憶述車輛維修業曾一再要求政府當局訂定措施以提高車輛維修水平。在此情況下，當局於2000年1月成立了汽車維修服務工作小組(下稱“工作小組”)，該小組並就車輛維修技工的註冊事宜進行廣泛的研究。根據香港生產力促進局進行的一項問卷調查，工作小組在2001年提交最後報告，建議實施強制性的車輛維修技工註冊計劃。

31. 作為工作小組成員之一，劉健儀議員提請委員注意車輛維修業就註冊計劃提出的下述意見及關注事項：

- (a) 若實行自願註冊計劃，車輛維修技工便會單單因為註冊與否而被分為兩級。相反，強制性計劃則可確保相同的註冊規定及能力準則一律適用於所有車輛維修技工。政府當局現時的建議，與工作小組的建議及業界的一般共識有很大不同。可是，政府當局從未有就此項在註冊架構方面作出的重大改變諮詢業界。
- (b) 從其他採用自願計劃的海外國家所得的經驗可見，自願註冊制度成功與否，在很大程度上視乎有否一個強大而具有領導能力的專業組織，推動業內人士踴躍參與。然而，香港的車輛維修業組織較為鬆散，在體制上並沒有上述支援。
- (c) 倘能作出適當的過渡安排，給予並未具備所需專業資格的現有從業員“老行尊”的處理方法，實施強制性計劃將不會對業內人士的就業情況造成不良影響。該等從業員於過渡期內順利完成有關的訓練課程後，便可正式註冊。一如本港其他強制性註冊計劃(例如電業技師及建造業分判商註冊計劃)的實施情況可資證明，有關安排可釋除現有從業員對其就業問題的關注。

- (d) 業界普遍贊成訂定工作守則，對車輛維修工場作出規管的建議。

政府當局為協助委員瞭解此事，她要求政府當局公開工作小組提交的報告，並提供和政府當局就此事諮詢業界有關的資料，供委員參閱。環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，當局將於會後向委員提供補充資料。

32. 梁富華議員表示，由於擬議計劃預計對車輛維修業及社會各界均有所裨益，他原則上支持該計劃。為配合有關計劃，政府當局必須提供足夠的訓練，確保車輛維修技工取得進行註冊所需的專業資格。他提述並未具有相關專業資格的車輛維修技工必須具有10年工齡才符合註冊資格的規定，並認為此項規定過於嚴苛。他詢問政府當局有否就此徵詢車輛維修技工的意見。

33. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局會就擬議的註冊計劃及工作守則草稿諮詢車輛維修業。在訂定有關計劃的初步架構時，政府當局曾與部分行業協會進行初步討論，並前往探訪若干小規模的車輛維修工場。根據至今收集所得的意見，車輛維修業普遍支持實施註冊計劃，但對於應實施自願還是強制計劃則意見不一。

34. 環境運輸及工務局副秘書長補充，政府當局的建議是採取按部就班的方式推行此事，亦即首先以自願性質實施車輛維修技工的註冊計劃。此舉除了可及早實施有關計劃，俾能為業界及社會各界帶來裨益外，更重要的是可有助盡量減輕對業內人士現時就業情況的影響。由於進行註冊可作為對車輛維修技工技術水平的認可，而註冊技工的姓名亦會在互聯網上發表，政府當局相信應有足夠的誘因，吸引車輛維修技工自願參加有關計劃。經過一段時間及累積若干經驗後，政府當局可於稍後認為適當時，檢討是否有需要過渡至實施強制性的註冊計劃。然而，她在現階段不能承諾何時會確實作出此項安排。

35. 儘管政府當局作出上述解釋，但劉健儀議員認為當局罔顧車輛維修業的一般共識而實施有關建議，是不負責任的做法。她強調，根據工作小組進行的調查，有超過80%的中小型工場均支持實施強制性註冊計劃。與其匆匆付諸實行，政府當局應再次向業界作出廣泛的諮詢，以確定他們對此事的意見。

36. 梁富華議員特別指出，保障車輛維修技工的就業機會實屬至為重要，他並籲請政府當局廣泛徵詢業界的意見，特別是先行諮詢11 000名現職車輛維修技工，然後才決定應以自願還是強制方式實施擬議的註冊計劃。為確保公平起見，當局應就車輛維修技工及車輛維修工場採用相同的註冊安排。他表示一般而言，自願計劃的彈性較大。倘最終採用強制性的計劃，當局應給予業界充裕時間以作準備。

37. 陳偉業議員支持在本港實施車輛維修技工的註冊計劃，但該計劃必須不會對業內人士的就業情況造成影響。他雖表示屬意實施強制性的計劃，但亦認為可先行推出自願計劃，而政府當局則明確承諾會在指定時間實施強制性註冊計劃。其間，政府當局可開始擬備所需的法例修訂，以便實施強制性註冊規定。

38. 鄧兆棠議員亦認為，倘政府當局打算以按部就班的方式推行有關事宜，便應訂定確切的時間表，以便在稍後階段過渡至實施強制性註冊計劃。他強調，為車輛維修技工進行註冊的目的是提高他們的服務水準，並詢問政府當局會為車輛維修業作出甚麼培訓安排，以配合實施註冊計劃。

39. 關於培訓方面，環境運輸及工務局副秘書長表示，職業訓練局轄下的汽車業訓練委員會負責處理與汽車業有關的培訓事宜。汽車業訓練委員會將於稍後時間訂定為配合擬議註冊計劃而提供進一步培訓的詳情。

40. 關於並未具備相關專業資格的車輛維修技工必須具有10年工齡才符合註冊資格的規定，環境運輸及工務局副秘書長解釋，這是較早前就該行業進行人力調查時所採取的準則。具有10年相關工作經驗(包括在學徒訓練期間累積所得的經驗)的從業員，被認為擁有進行各項車輛維修服務所需的技能及專業知識。儘管如此，政府當局會審慎考慮在諮詢業內人士期間收集所得的意見。

41. 梁富華議員關注到所涉及的私隱問題，並詢問根據本港現行其他註冊計劃，公布註冊人士姓名是否慣常的做法。環境運輸及工務局副秘書長回應時證實，部分註冊計劃均有採取此做法。

42. 陳偉業議員表示，政府當局應參考外地經驗，進一步研究把車輛維修技工分為3類的建議。他認為可能有需要更詳細界定該3類技工，以反映各類車輛維修技工所提供的不同類別服務。

43. 環境運輸及工務局副秘書長察悉委員提出的意見及關注事項，並表示政府當局會因應業界所提出的所有意見，對有關建議作出改善。在落實註冊計劃的細節後，政府當局會再向事務委員會作出匯報。

#### VI. 在屯門興建跨境客運渡輪碼頭

- (立法會CB(1)848/03-04(06)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及  
立法會CB(1)669/03-04(01)號文件 —— 政府當局所提交“有關使用屯門渡輪碼頭部分地方以營辦跨境客運渡輪服務的租約”的資料文件)

#### 租約

44. 陳偉業議員察悉，根據政府與承租人簽訂，有關使用屯門渡輪碼頭部分地方以營辦前往澳門及內地港口的跨境客運渡輪服務的租約，承租人須承擔所需的碼頭改建工程及各政府部門運作的非經常項目的全部開支。他對此項為新界西北居民帶來方便的新跨境設施雖表歡迎，但卻擔憂承租人由於須承擔上述開支，故此會收取不合理地偏高的票價，將成本轉嫁在乘客身上。據部分報章報道，承租人計劃收取的票價若按航行時間及航程作出比較，將較現有跨境客運渡輪服務及離島渡輪服務的票價昂貴。

45. 梁富華議員亦表示，政府當局應確保票價處於合理水平，以保障廣大乘客的利益。歸根結底，提供所需政府服務如出入境、海關、警務支援及港口衛生服務的費用，均由公帑承擔。承租人不應有機會從市民身上牟取不合理的利潤。

46. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局較早時已告知事務委員會，本港現時並無即時需要發展另一跨境客運渡輪碼頭。然而，倘能作出適當的財務安排，包括或可由有興趣的營辦商分擔部分費用，政府會願意進一步研究在現有屯門渡輪碼頭營辦跨境客運渡輪服務的建議。政府當局已相應就有關建議訂定財務計劃，並邀請有興趣的營辦商提交意向書。政府當局其

後進行公開招標，並於2003年12月與中標者簽訂租約。政府當局相信此舉可達致雙贏的局面，既可讓市民得享此項方便的服務，亦盡量減低對公帑造成的負擔。

47. 環境運輸及工務局副秘書長進一步表示，在釐定票價水平時，承租人會考慮其他跨境客運渡輪碼頭的競爭及市民的負擔能力。她相信所訂票價將具有競爭力。署理海事處助理處長補充，營辦跨境客運渡輪服務與離島渡輪服務的要求各有不同，例如在所用船隻類別及海員資格方面，因此實不宜就兩者的票價直接作出比較。

#### 前往內地港口的渡輪服務

48. 陳偉業議員質疑為何在屯門客運碼頭投入服務6個月後，才可開辦前往珠江三角洲一帶內地港口的渡輪服務，並籲請政府當局鼓勵承租人在切實可行的情況下盡早提供有關服務。

49. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，這是承租人作出的商業決定，政府當局並無參與其事。待承租人準備就緒時，政府當局會竭盡所能，協助其盡早開辦前往內地港口的服務。

50. 然而，陳偉業議員並不贊同此事純屬商業決定的說法，因為承租人按照租約獲批予泊位的專用權，故此並非自由市場。他關注到承租人如延遲開辦前往內地港口的渡輪服務，而又拒絕讓其他有興趣的營辦商在屯門客運碼頭開辦該類服務，公眾利益便會受到嚴重的損害。倘租約內並無訂定任何保障條文以防止承租人作出上述濫權行為，便是政府當局的嚴重疏忽。就此，他要求政府當局於會後提供補充資料，說明租約內的有關條文及條款，供委員參閱。

政府當局

(會後補註：政府當提交的補充資料文件已隨立法會CB(1)1177/03-04(01)號文件送交各委員。)

51. 環境運輸及工務局副秘書長表示，其他營辦商如有興趣在屯門客運碼頭提供該類服務，可與承租人聯絡。在符合某些條件的情況下，承租人可將租約所訂的泊位分租。

**VII. 其他事項**

52. 議事完畢，會議於下午5時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2004年3月11日